

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 12 20. JUNI 1958 53. ÅRGANG

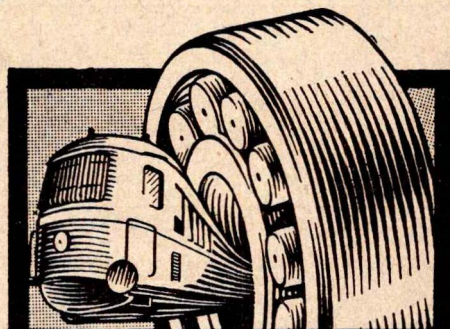
Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K · C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN · Vester Farimagsgade 19 · København V · Telf. C. 7



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s

Hans Nielsens Maskinfabrik



Odense Pilsner

den mest velmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE



Krone-
Smergellærred



A/s Kulimporten Dania

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s

RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

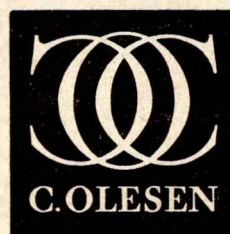
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
**B
O
G
T
R
Y
K**
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB



C. OLESEN

AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS

KØBENHAVN K.

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

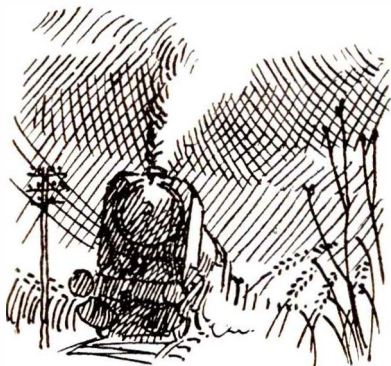
Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 12 - 53. ÅRGANG
20. JUNI 1953



INDHOLD

Nyt led i det københavnske S-banenet	153
Nordisk nyt	154
Bemanding af trækkende køretøjer	155
2D2-koblede lokomotiver	157
Ad »Fugleflugtlinien« med 1D2, 2C2, 2B1 eller —?	161
Faneindvielse	163
Under DLF	164
Tak	164
Lands-lagkagefest	164
Jubilæum	164
Byttelejlighed	164
Personalia	164
Ferie- og Rekreatiohshjemmet ..	164
Olsen og Jensen	164



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Nyt led i det københavnske S-banenet

Med ibrugtagningen af den nye S-bane Valby—Glostrup den 17. juni føjedes et nyt led til det københavnske S-banenet, og nye områder inddrogtes under den sfære, der i fremtiden vil betinge stærk udbygning af den nye banes nærmeste områder i beboelsesmæssig henseende og dermed en befolkningstilvækst, der i trafikal henseende skal sikres en hurtig og bekvem befordring til og fra arbejdspladsen.

Den nye S-bane har dog ikke alene betydning i den henseende, som vel må anses for at være den primære, men man opnår også en hårdt tiltrængt aflastning af strækningen København—Roskilde, hvor der efterhånden er blevet en stærk sammentrængning i toggangen, og man vil nu, ved at lade lokaltrafikken København—Roskilde og omvendt foretage togskifte i Glostrup, få en tilsigtet rationalisering af trafikken på fjernsporene.

Arbejdet med den nye bane tog efter udarbejdelsen af detailprojekterne sin begyndelse i 1945—46, hvor Statsbanerne på finansloven fik den første bevilling til påbegyndelse af jord- og broarbejdet som beskæftigelsesforanstaltning med tilskud fra arbejdsministeriet. Når arbejdet nu først er færdigt, 8 år efter, må skylden herfor væsentlig tillægges beskæftigelsessituationen, der i de første 3—4 år bremsede arbejdet, så det kun skred langsomt frem.

Den højtidelige indvielse foregik den 16. juni, og da de indbudte gæster med særtog kørte til Glostrup, passerede de en strækning, hvor der var taget så vide hensyn til tidens krav, at selv stationerne var gjort lave og strømliniede med samme rytme som det langstrakte banelegeme, en rytme, som fremhæves, når togene glider igennem stationerne.

Den nye S-bane er anlagt med dobbeltspor på strækningen fra Valby til Hvidovre S-station og herfra enkeltsporet til Glostrup. Der er dog taget hensyn til en videreførelse af dobbeltspor Hvidovre—Glostrup, idet de fornødne jord- og betonarbejder er udført.

Det er B-liniens (Holteliniens) S-tog, der føres videre fra Hovedbanegaarden, som hidtil har været endepunkt for denne linie, over Valby til Glostrup. Køretiden Hovedbanegaarden—Glostrup bliver 16 minutter.

Den nye S-bane har 4 stationer, nemlig de to allerede eksisterende Valby og Glostrup og de to nye Hvidovre og Brønbyøster. Både stationerne Valby og Glostrup er undergået væsentlige ændringer, idet man har måttet foretage omfattende ombygninger og udvidelser, og det har samtidig været en nødvendig forudsætning for S-baneanlægget, at der ved Vigerslev blev gennemført en fuldstændig sporudfletning. De to stationer Hvidovre og Brøndbyøster er bygget med Ø-perroner mellem hovedsporene, og adgangen til disse perroner sker gennem underføringsanlæg eller gangtunnel.

Det har endvidere været nødvendigt for strømforsyningsens skyld at opføre en omformerstation på Glostrup station, og man har måttet foretage en udvidelse af Enghave omformerstation,



Sverige

Lokomotivmændenes årsmøde.

I dagene 28.—29. maj 1953 afholdt de svenske lokomotivmænd årsmøde på deres herlige feriehus på Särö.

I mødet deltog 102 repræsentanter foruden distriktsstyrelse og revision samt gæster fra hovedorganisationen og fra Norge og Danmark.

Formanden for distriktsorganisationen, lokomotivfører A. J. Malm, indledte mødet med at udtale mindeord over Helge Leo, som få dage forinden var afgået ved døden. Helge Leo var udgaaet fra lokomotivmændenes række, hvor han havde udført et fortjenstfuldt arbejde for sine standsfæller. Han blev senere en betydende personlighed i svensk politik og var gennem flere år trafikminister. Talen påhøstes stænde og afdøde mindedes ved 2 minutters stilhed. Årsmødet vedtog at sende fru Leo et kondolencetelegram.

Formanden aflagde derefter en udførlig beretning, som efter nogen diskussion blev enstemmigt godkendt. Der blev givet udtryk for en vis utilfredshed med, at distriktsstyrelsen ikke havde fået genindført en ændring af pensionsalderen til tvungen afgang ved det fyldte 60. år. Et forslag om, at distriktsstyrelsen skulle arbejde herfor, blev dog forkastet med 66 stemmer mod 42.

Regnskaberne blev, efter at enkelte spørgsmål var besvaret, ligeledes enstemmigt godkendt, hvorefter mødet behandlede 27 forslag fra de respektive afdelinger, og det fremgik heraf, at noget af det, der optager vore svenske kammerater mest, er rationaliseringen og uddannelsesspørgsmalet.

Om disse problemer holdt næstformanden i hovedforbundet, lokomotivfører Aug. Nelgaard, et udmærket og tankevækkende foredrag, og formanden, Herman Blomgren, gav slutelig en udførlig redegørelse for forbundets økonomiske stilling og bebudede herunder forslag på den kommende kongres om såvel kontingentforhøjelse som en nedsættelse af repræsentanternes antal.

Der er for Lokmannahemmet på Särö udarbejdet et mindeskrift, som desværre ikke var blevet færdigt til årsmødet.

så fremtidig sker strømforsyningen fra disse to omformerstationer. Udgifterne ved bygning af S-baneanlægget har været ca. 21 mill. kr.; heri er ikke medregnet udgiften til rullende materiel.

Det synes at være et stort beløb for så kort en strækning (7,7 km), men når man ser de store ombygninger af Valby og Glostrup stationer og hertil de mange broanlæg, ialt 17, der fører banen fri af den tværgående vejtrafik, forstår man udmærket, at det bliver en bekostelig historie.

På Valby station er foretaget ombygning af gangbro og trappeanlæg, medens ekspeditionsforholdene er uændrede. Rejsegodsekspeditionen er udvidet, og til at bringe godset op fra perronerne er der bygget 3 elevatorer. Nye perroner er bygget, og disse er udført af udmuret bindingsværk, der udvendig er beklædt med brædder.

Ved Hvidovre station fører en trappe langs ekspeditionsbygningens underetage op til perronen. Der er i hele bygningens langfacade mod det udadgående spor opført en glasvæg, der danner en forhal mellem denne og bygningen. Her findes billet salg og rejsegodsekspedition, medens der for enden af bygningen er billetkontrol. Såvel her som på Brøndbyøster station er billet salgene gjort kamtakkede, en udformning, der letter anvendelsen af flere billet salg ved siden af hinanden. De udvendige murflader på Hvidovre station er pudset hvide, og Brøndbyøster station pudset røde. Denne forskel vil give publikum et vink om, hvor man er.

I Glostrup har der udover bygning af den eksisterende hovedbygning også været den opgave at bygge et nyt posthus, idet dette tidligere lå i den gamle bygning. Det stigende antal rejssende, man påregner, gør det nødvendigt for Statsbanerne at udnytte hele hovedbygningen, og et nyt posthus er derfor bygget vest for denne.

Publikum har adgang til forhal fra pladsen foran stationen, og i denne forhal ligger billet salg og rejsegodsekspedition.

I Glostrup bygges ligeledes store depotbygninger til det rullende materiel.

Danske Statsbaner har nu fulgt udviklingen op med indvielsen af den nye S-bane strækning, og de omegnskommuner, banen gennemskærer — Hvidovre, Rødovre, Brøndbyerne og Glostrup — skal bogstavelig talt fostre det publikum, der skal være Statsbanernes kunder. De store områder afgiver da også plads for et omfattende industri- og boligbyggeri, og Trafikkommissionen af 1944 har i sine beregninger anslået, at der i 1965 i de af S-banen gennemskårne områder vil være en befolkning på 48 000. Dette må givetvis betinge en travl vekslende af mennesker fra hjem til arbejdsplads og omvendt. De bedste trafikmuligheder skal disse mennesker også have, og for at få en rationel og tilfredsstillende afvikling ved transporten af de travle mennesker har man frembragt det rette middel, der placerer den enkelte i storbyens centrum på mindre end en halv time.

Som indledningsvis sagt — et nyt led i det københavnske S-banenet — et skridt videre mod den fremtidige planlagte udvikling af det storkøbenhavnske trafiknet, der forhåbentlig snart bogstavelig ment indledes med undergrundsarbejde.

Bemanding af trækkende køretøjer

Følgende bringes i uddrag på grundlag af den rapport svenske tjenestemænd har aflagt efter at have foretaget en studierejse vedrørende tjenestetidsbestemmelser i forskellige europæiske lande.

Tjenestetidsbestemmelser.

Tyskland.

Arbejdstid pr. uge 48 timer. Gennemsnitsarbejdstiden går op til 8 timer pr. arbejdsdag. Reservetidens længde bestemmes af forskrifterne i »Dienstschicht« (turlisten). Beregningsmåde: 30 minutter af reservetiden regnes altid til 100 pct. Reservetjeneste samt lokomotivpasning 80 pct. Reserve i remise uden arbejde 50 pct. Passagerrejse 60 pct. Tjenestefrit ophold op til 30 minutter 100 pct. Over 30 minutter intet. En tjenesteturs maksimale tid er 12 timer, men må gå op til 14 timer, dersom tjenesten er let eller der i turen findes et ophold af mindst 2 timers varighed eller om en længere hviletid lægges forud henholdsvis følger. De 12 henholdsvis 14 timer må overskrides, hvis der er indlagt passagerkørsel i slutningen af tjenesten. I lokal togtjeneste må tjenesten også overstige 14 timer, hvis den overvejende del er dagtjeneste (dvs. nathvile skal have) og at der er et ophold på mindst 4 timer i hjemmet. For begrebet »tjenestefri nat« gælder som regel tiden kl. 22,00 til 6,00. Dersom det er hensigtsmæssigt på grund af turlistetekniske årsager, kan tiden afkortes og regnes fra kl. 23,00 til kl. 3,00.

Køretiden er maksimalt pr. tjenestetur:

normalt	9 timer
ved mindre anstrengende tjenester	10 »
hurtigtogs- og eksprestogstjeneste	7 »
persontogs- og fjerntogstjeneste	8 »

Hvis der er et tjenestefrit ophold på 30 minutter eller mere, må de 7 henholdsvis 8 timer øges til højst 9 henholdsvis 10 timer.

Nattjeneste.

Tjenestedøgn, hvor mere end 1 time falder i tiden kl. 0,00 til kl. 4,00, må som regel ikke forekomme mere end 4 gange i følge og må ikke indtræffe mere end 7 gange i følge.

Hviletid.

Minimum er i hjemmet 10 timer og på fremmed sted 8 timer. I hjemmet kan tiden nedsættes til 8 timer, på fremmed sted til 5 timer, hvis dette er hensigtsmæssigt af hensyn til turlisten.

Fridage.

Personalet skal årligt tildeles fridage således: 52 fridage på mindst 32 timer, 26 af disse kan gives med 24 timer, men som kompensation herfor i stedet for 2 »store fridage« ydes 3 afkortede fridage (små fridage) på mindst 24 timer. Fridage på mindst 32 timer kaldes »store fridage« (R) og fridage på mindst 24 timer kaldes »små fridage« (r).

Ved længere fridage gælder, at 2 store fridage R + R skal være på mindst 60 timer. En lille + en stor fridag r + R skal være på mindst 52 timer.

Hvert år skal 17 store fridage falde på søn- og helligdage, og her gælder dette, at en frisøndag regnes at begynde senest kl. 1,00 natten til søn- og helligdag.

Ostrig.

I lokomotivtjenesten er arbejdstiden i gennemsnit 46 timer og 48 timer pr. uge, dvs. 6 timer, 38 minutter pr. dag.

I lokomotiv- og motorvognstjenesten regnes:

1) som virkelig arbejdstid:

- togenes køretid,
- den på rangerlokomotiver i rangertjenesten tilbragte tid inkl. arbejdsafbrydelser op til 30 min.
- forvarmningstid af tog, vandtagning, udvaskning af lokomotiver etc.
- tiden for lokomotivets pasning, når personalet ikke kan forlade det mellem 2 tjenesteperioder i kørende tjeneste.
- reservetjeneste med samtidig pasning af lokomotiv.
- tiden for kontrol af de i toget indgåede uopfyrede eller opfyrede lokomotiver.
- forberedelses- og afslutningstider inkl. rejse med offentlig transportmiddel (busser osv.) før og efter tjeneste.
- anmeldingstid på 15 minutter før og efter passagerkørsel eller ved personaleskifte i stræknings- eller rangertjeneste for afgående eller tilgående personale for så vidt anmeldelsestiden ikke allerede er indregnet i forberedelses- og afslutningstiderne.
- tid for underretninger, undervisning, kontrol, prøver osv.

2) til arbejdstiden regnes desuden:

- de indenfor tjenesteturen forekommende »Wendeszeiten« i kørende tjeneste således: på hjemstedet medregnes op 1 time til den virkelige tid, på mere end 1 time medregnes kun 1 time, uanset det virkelige ophold.
På fremmed sted medregnes op til 1 time som fuld tid. Ved længere tid regnes den første time som fuld tid og for øvrige timer regnes med halv tid til og med den fjerde time.
- Passagerkørsel regnes som $\frac{2}{3}$.
- Den eventuelle afgangsforsinkelse, som ikke kan tilregnes lokomotivet, når det pågældende personale venter på forsinkede tog, regnes som reservetid med $\frac{2}{3}$.
- reservetjeneste i remise eller på station regnes som $\frac{2}{3}$.

e. hvis hviletiden for personalet ifølge turlisten på fremmed sted overskrider 12 timer, gives der for efterfølgende timer $\frac{2}{3}$. Det samme gælder, hvis reservetiden på fremmed sted overstiger 6 timer.

- 3) Afslutningstiden for ankommet og forberedelsestiden for afgående personale må ikke for samme lokomotiv overlappe hinanden. Skulle dette være tilfældet ved fuldstændig forberedelse henholdsvis afslutning, skal så meget tid tillægges hvert sæt personale, at det sammenlagt svarer til totaltiden. I dette tilfælde skal dog desuden for begge sæt personale gives en anmeldingstid på 15 minutter, som regnes for arbejdstid.
- 4) For tjenesteunderretninger og for den uddannelse, som personalet skal deltage i i sin fritid samt for regelmæssig tilbagevendende prøver, skal der i turlisterne pr. måned indregnes 180 minutter (dvs. 42 minutter pr. uge).

Maksimumstider.

Den maksimale tid for tjeneste på lokomotiver og motorvogne går op til 14 timer og kan øges til 16 timer, når der under tjenesten sker en afbrydelse i arbejdet på mindst 2 timer. Maksimaltiderne for tjenesten gælder med den indskrænkning, at den efter køreplanen angivne køretid ikke overskrider: i lokomotiv- og motorvognstjenesten:

ved hurtigtog	6 timer
ved persontog på hovedstrækninger	8 »
ved godstog på hovedstrækninger og alle tog på sidestrækninger	10 »
ved lokaltog (pendultrafik)	6 »

De angivne maksimumstider for enkelte tjenester og de begrænsede tider for den køreplanmæssige køretid i tjenesteture kan overskrides i følgende tilfælde:

- tilsigtet, når dette sker under hensyn til at få en hensigtsmæssig og formålstjenlig turliste og efter personalets ønsker,
- utiltsigtet, når togforsinkelser og andre uregelmæssigheder i tjenesten forekommer.

Nattjeneste.

Som nattjeneste medregnes hele tjenestetiden, dersom en del af den falder i tiden fra kl. 0,00 til kl. 4,00. Nattjeneste, som enten begynder før kl. 3 eller slutter efter kl. 2, må i lokomotivtjenesten på hovedstrækningerne ikke forekomme mere end 2 gange i følge og for øvrige kørende tjeneste ikke mere end 3 gange i følge. Nattjeneste, som begynder tidligst kl. 3 eller slutter senest kl. 2, må ikke forekomme mere end 3 gange i følge.

Sammenhængende hviletid. (Nattehvile).

Sammenhængende hviletid skal i hjemmet have en mindste længde på 10 timer og på fremmed sted mindst 6 timer. I undtagelsestilfælde kan — for at få en hensigtsmæssig turliste og efter personalets ønske — en afkortning af nattehvilen ske, hvorved tiden på hjemstedet kan gå ned til 8 timer og på fremmed sted til 5 timer.

Hviledage.

Hviledage skal være på mindst 32 timer. Personalet skal have en hviledag pr. uge. Hver tredje uge skal der mindst falde en hviledag, som omfatter et helt kalenderdøgn. For at få en mere hensigtsmæssig turliste, kan der i stedet for 2 hviledage indlægges 3 hviledage med en længde af 24 til 32 timer, og disse regnes som afkortede hviledage.

Italien.

Den gennemsnitlige arbejdstid pr. dag er 8 timer. For lokomotivpersonalet kan tjenestetiden udgøre 12 timer under forudsætning af, at tjenesten tilrettelægges i to dele med en mellemliggende fritid på 4 timer. I tjenstedøgn må tiden gå op til et maksimum af 16 timer. Turlisterne er tilrettelagt med 180 à 200 pr. måned.

Reservetjenesten omfatter normalt 8 timer og kan ikke optages på de faste turlister. Reservetiden på banegård giver fuld tid og i lokomotivremise $\frac{2}{3}$. Sammenhængende hviletid skal i hjemmet udgøre 16 timer, men kan gå ned til 14 timer. På fremmed sted skal hviletiden være 7 timer. Ophold i tjenesten på 2 timer regnes som fritid og ophold under 2 timer regnes som fuld tid. Hviledag gives hver 7. dag med en minimumslængde på 40 timer. Denne kan afkortes til 36 timer. Der findes ingen bestemmelse om, at et bestemt antal søn- og helligdage skal være hviledage.

Schweiz.

Arbejdstiden er 48 timer pr. uge, og der sker ingen nedsættelse for nattjeneste. Som middeltal pr. dag kan beregnes 480 minutter, men almindeligvis udgør denne ikke mere end ca. 465 minutter. De overskydende 15 minutter er afsat til rapportskrivning etc. Tjenestetiden er maksimalt 10 timer, men må ikke spredes mere end over 14 timer. Ophold i tjenesten af kortere varighed end 20 minutter regnes som arbejdstid. Er varigheden mere end 20 minutter, regnes denne som ledighed. På grund af et stort antal tog, er der sjældent længere ophold. Reservetiden kan være op til 9 timer og regnes som fuld tid. Efter reservetjenesten skal der være et ophold på 11 timer (undtagelsesvis 9 timer) inden næste tjeneste påbegyndes.

Nathvile såvel i hjemmet som på fremmed sted udgør 10 timer. På fremmed sted kan tiden nedsættes til 9 timer.

Antal fridage pr. år skal være mindst 56, deraf 20 på søn- og helligdage, og fridagen skal være på 36 timer.

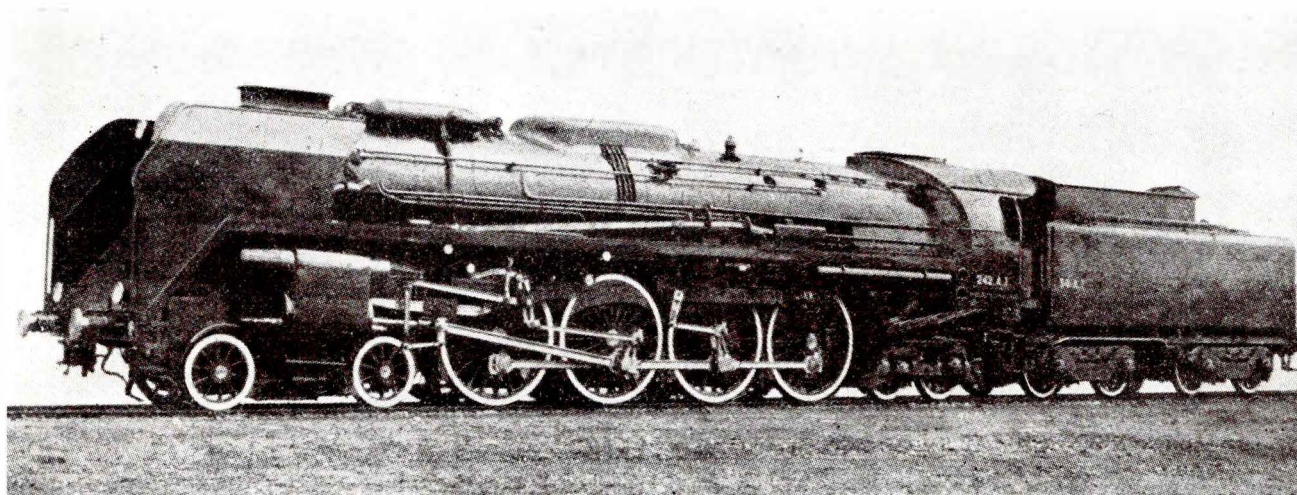
(Fortsættes.)

Hvad er D. J. A.?

Danske Jernbaners Afholdsselskab er, som navnet antyder, en kreds af jernbanemænd, der har afholdenhed på sit program, eller nærmere bestemt: en sammenslutning af jernbanemænd omfattende alle tjenstekategorier ved stats- og privatbaner i Danmark.

2D2-koblede damplokomotiver

Af C. E. Andersen.



De franske Nationalbaners 2D2-lokomotiv. — 1950 mm drivhjulsdiameter. — Lokomotivvægt: 148 t.

I DLT for 5. juni 1952, side 137-139 = teknisk side 33-35, omtaltes og afbildedes en række 2C2-koblede lokomotiver i forskellige lande. Vi skal her give en lignende oversigt over de 2D2-koblede lokomotiver verden over.

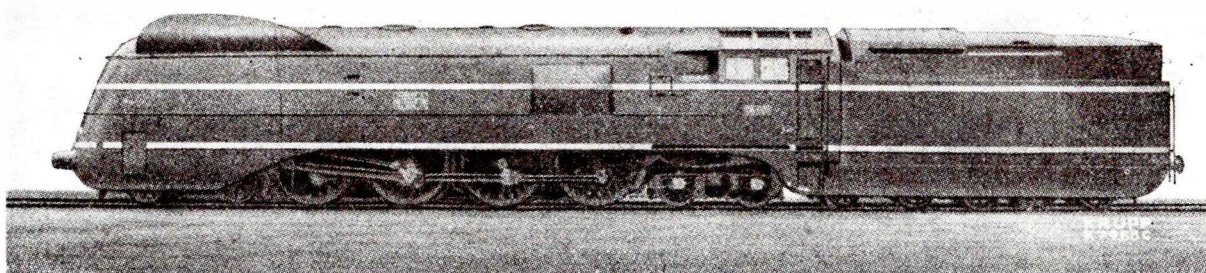
De 2C2-koblede og 2D2-koblede lokomotiver ligner hinanden ved at have toakslede bagløberbogier. Sådanne bruges også på adskillige andre lokomotiv-koblingstyper, nemlig 2B2, 1C2, 1D2, 1E2, 2G2, 2BB2, 2BC2, 2CB2, måske 1F2 (Norfolk and Western Railways forsøgsmaskine?), og måske D2 (Kansas City and Southern Lines?), samt Mallet-lokomotiver af koblingstyperne 1CC2, 2CC2, 1DD2 og 2DD2. Der kunne i og for sig tænkes mange flere typer. Men kun de nævnte eksisterer. — Hermed er dog ikke nævnt speciallokomotiver, såsom de amerikanske turbinlokomotiver med 2D-2D2- og 2C-C2-kobling og med alle hjulene i bogier, ej heller Garratt-lokomoti-

ver af typerne 2B1-1B2, 2C1-1C2, 2C2-2C2, 2D1-1D2 og 2D2-2D2 eller lignende Fairlie-lokomotiver og andre helt specielle konstruktioner. Også tenderlokomotiver, såvel de normale som de specielle, forekommer i en række andre koblingstyper med toakslede bagløberbogier. Men om alle disse gælder det, at de har mindre interesse i denne forbindelse, hvor der kun skal omtales nogle slægtskabsforhold mellem lokomotivtyper med toakslet bagløberbogie under kedlens fyrkasseparti som erstatning for den almindelige enlige løbeaksel, hovedsagelig af hensyn til en stor og bred fyrkasse.

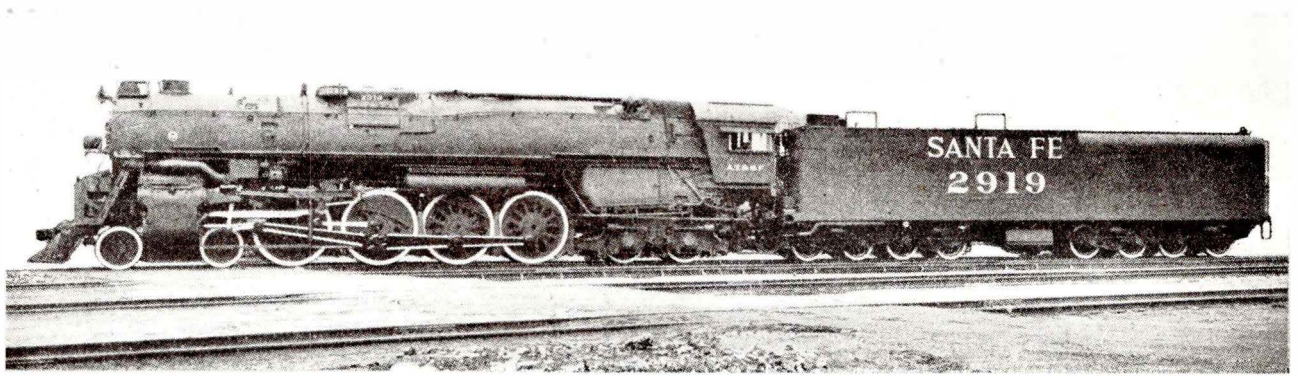
De første lokomotiver (med tender) med en sådan bagløberbogie var formentlig de Preussiske Statsbaners 2B2-koblede Wittfeld-lokomotiv fra ca. 1904 og de Bayerske Statsbaners 2B2-koblede lokomotiv fra ca. 1906. De næste var vel de østrigske 1C2-lokomotiver fra 1911. Derpå fulgte det franske Nordbaneselskabs 2C2-

lokomotiver fra 1911 eller deromkring. Der blev kun bygget to — lidt forskellige — sådanne forsøgsmaskiner, fordi de viste sig at være unødvendigt store. — 2C2-typen kom først til gennembrud i 1927, da New York Central System anskaffede sådanne lokomotiver i stort antal. Denne koblingstype har siden båret betegnelsen »Hudson«, efter floden, i hvis dal N. Y. C.s hovedlinie løber. — På det tidspunkt var der imidlertid lige fremkommet et par andre koblingstyper med toakslet bagløberbogie.

Allerede i 1919 havde Atchison, Topeka and Santa Fe Railway forsøgsvis konstrueret en toakslet bagløberbogie til et 2D1-koblet lokomotiv, som altså blev til det første 2D2-koblede lokomotiv. Det gik dog snart i glemmebogen i offentlighedens bevidsthed. Det samme var forlængst tilfældet med de franske 2C2-lokomotiver, de tyske 2B2-lokomotiver og de østrigske 1C2-lokomotiver. Derfor kan man de fleste steder læ-



De tyske Rigsbaners 2D2-lokomotivtype. — 2000 mm drivhjulsdiameter. — Lokomotivvægt: 144 t.



Atchison, Topeka and Santa Fé Railways 2D2-lokomotivtype. - 2032 mm drivhjulsdiam. - Lokomotivv.: 232 t.

se, at den toakslede bagloberbogie under kedelfyrkassen blev indført i 1925, da man begyndte at bygge 1D2-koblede lokomotiver, »Berkshire«-typen. I 1926 fremkom de første 1E2-koblede lokomotiver, »Texas«-typen. 2C2-typen fulgte som sagt i 1927, efter hvad man sædvanligvis kan læse. Men den er muligvis bygget til Wabash-Railroad allerede i 1925. — I december 1926 blev det første 2D2-lokomotiv, der oprindeligt var konstrueret som sådant, færdigt, som det første af en serie til Northern Pacific Railway. Typen fik betegnelsen »Northern«.

Allerede året efter, i 1927, blev denne koblingstype indført i det første land uden for USA. Canadian National Railway anskaffede sådanne lokomotiver, forøvrigt i meget betydeligt antal, endda ikke alene til brug i Canada, men også i USA. på datterselskabet Grand Trunk Westerns linier.

I de følgende år indførtes Northern-typen af mange af de amerikanske jernbaneselskaber. Efter midten af 1930'erne blev den ligefrem til Amerikas standardlokomotivtype, hvor der krævedes store lokomotiver, og hvor man på den anden side

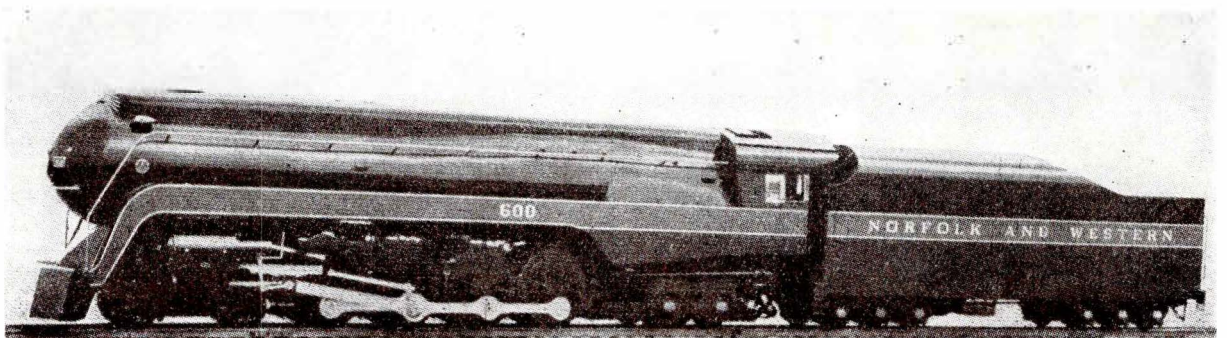
helst ville undgå de komplicerede og ikke særlig hurtige Mallet-lokomotiver. 2D2-lokomotiverne kunne køre meget hurtigt og kunne tillige trække tunge tog. De byggedes med ret forskellige, men dog altid store drivhjulsdiametre, så nogle af dem var egnede til udpræget eksprestogstrafik og andre til hurtigt godstogs- trafik, dog navnlig hvor der ikke skulle standses for ofte. Nogle af disse lokomotiver udrustedes med booster, så deres effektive adhæ-sionsvægt og trækraft ved starten forøgedes. I 1940-erne konstruerede man en del 2D2-lokomotiver som egentlige universallokomotiver, der var egnede til såvel eksprestogstjeneste som godstogstjeneste, f. eks. Union Pacific Railroads, Chicago Rock Island and Pacific Railroads og New York Central Systems lokomotiver med denne kobling.

2D2-typen er efterhånden blevet indført på næsten alle de store amerikanske jernbaneselskabers linier. New York Central System var et af de sidste, måske det allersidste. Det delvis konkurrerende selskab Pennsylvania Railroad har ikke indført typen. Når Pennsylvania Railroad har været passiv i denne hen-

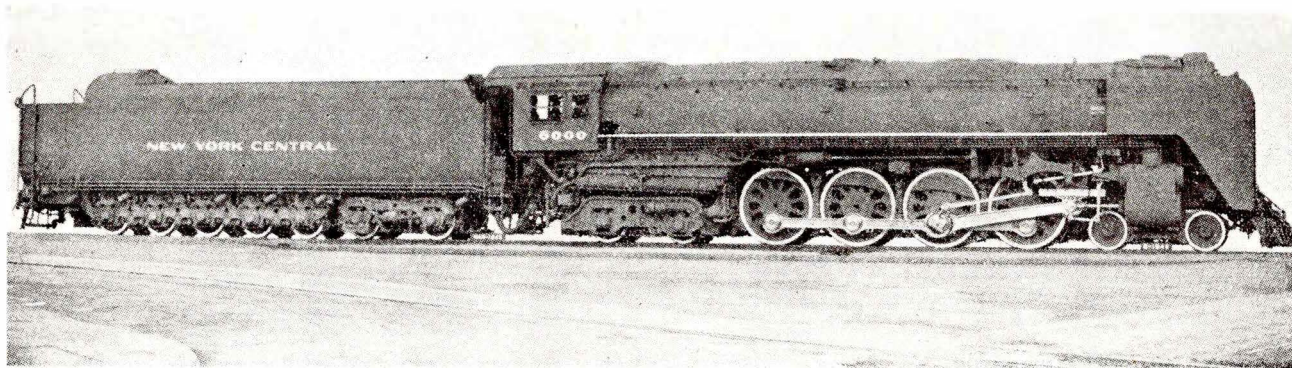
seende, skyldes det blot, at dette selskab i stedet byggede en mængde lokomotiver af 2BB2-typen.

Det er vanskeligt at udarbejde en komplet fortegnelse over alle de amerikanske jernbaneselskaber, der har anskaffet 2D2-lokomotiver. Men det må i det mindste dreje sig om følgende:

I øststaterne: New York Central System, Lehigh and Hudson Railroad, Lehigh Valley Railroad, Delaware Lackawanna and Western Railroad, Delaware and Hudson Railroad, Reading Company, Western Maryland Railroad, Baltimore and Ohio Railroad, Chesapeake and Ohio Railway, Richmond Fredericksburg and Potomac Railroad, Norfolk and Western Railway, Atlantic Coast Lines, Central of Georgia Lines. I mellemstaterne: Saint Louis and Southwestern Railroad, Saint Louis and San Francisco Railroad, Nashville Chattanooga and Saint Louis Railway, Wabash Railroad, Chicago Burlington and Quincy Railroad, Chicago Rock Island and Pacific Railroad, Missouri Pacific Lines, Nickel Plate Road, Toledo Peoria and Western Railroad, Grand Trunk Western, Chicago and North Western System,



Norfolk and Western Railways 2D2-lokomotivtype. — 1778 mm drivhjulsdiameter. — Lokomotivvægt: 224 t.



New York Central Systems 2D2-lokomotivtype. — 2007 mm drivhjulsdiameter. — Lokomotivvægt: 214 t.

Minneapolis St. Paul and Sault Ste. Marie, Chicago Milwaukee and Pacific Railroad. Denne strækker sig tillige til veststaterne. Det samme gælder de følgende: Great Northern Railway, Northern Pacific Railway, Union Pacific Railroad, Atchison Topeka and Santa Fe Railroad samt Southern Pacific Lines. Rene veststatsbaner er Denver and Rio Grande Western Railroad, Western Pacific Railroad, Spokane Portland and Seattle Railroad. — Endelig kan nævnes, at Timken kuglelejerfabrikken byggede et 2D2-koblet lokomotiv, som blev sendt på rullelejedemonstrationsturné omkring i landet og sluttelig solgt til et af jernbaneselskaberne.

I Canada har, som allerede nævnt, Canadian National Railways bygget 2D2-lokomotiver i stort antal. Også Canadian Pacific Railways har bygget et par sådanne lokomotiver.

Der er altså mindst 36 jernbaneselskaber i USA og Canada, der har indført 2D2-koblede lokomotiver. Nogle selskaber har endda anskaffet flere typer eller versioner.

En statistik over det samlede antal lokomotiver, der er bygget eller rettere sagt bestilt af de store jernbaneselskaber i U. S. A og Canada inden for årsperioden i 1925—1946, altså

22 år, og lokomotiverne fordelt på de forskellige koblingstyper omfatter ialt 7 635 lokomotiver.

Den koblingstype, der var talrigst repræsenteret, var 2D1, hvoraf der anskaffedes 1.203 stykker. Men det skyldtes, at den var på mode i 1920-erne. I 1930-erne byggedes denne type kun i ringe antal, fordi den udsattes for hård konkurrence med 1D2-koblingstypen, der i 1930-erne byggedes i store mængder, ialt 560 stykker i hele perioden.

2D2-typen kommer ind på andenpladsen med 838 maskiner.

Det kan måske i denne forbindelse være interessant at vige bort fra emnet og se på, hvor mange maskiner, der — til sammenligning — byggedes i den pagældende periode af de vigtigste af de øvrige koblingstyper.

Der byggedes 445 maskiner med 2C2-kobling og 564 med 2C1-kobling, endvidere 448 med 1E2-kobling, 208 med 1E1-kobling, 795 med 1D1-kobling, 115 med 1D-kobling, endvidere 258 Mallet-lokomotiver med 2CC2-kobling, 172 med 1DD1-kobling og 165 med 2DD1-kobling, de sidste i virkeligheden baglænskørende lokomotiver, der lignede de 1DD2-koblede Mallet-lokomotiver, hvoraf der byggedes 72. Iøvrigt byggedes der 55 lokomotiver med 2DD2-kobling og

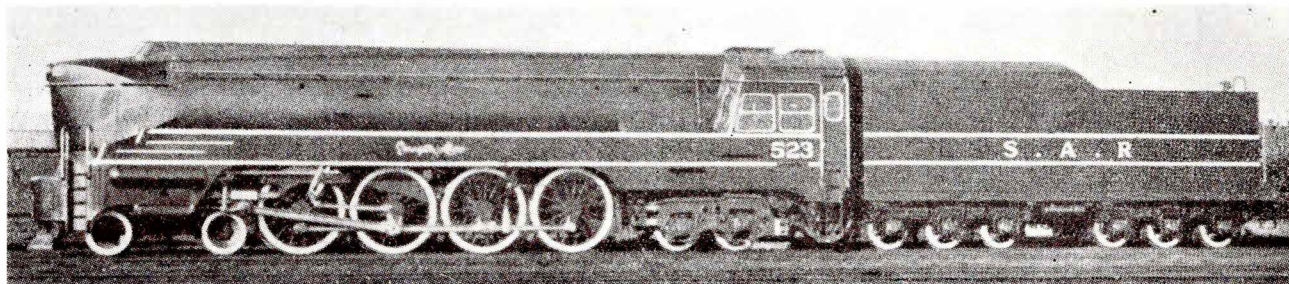
53 med 1CC3-kobling. Endvidere kan nævnes 88 med 2F1-kobling, 42 med 2E1-kobling, 65 med 1E-kobling. Af Duplex-lokomotiver byggedes 53 med 2BB2-kobling og 26 med 2BC2-kobling.

Sluttelig kan nævnes 900 rangerlokomotiver med D-kobling og 310 med C-kobling. Andre typer byggedes kun i ringe antal.

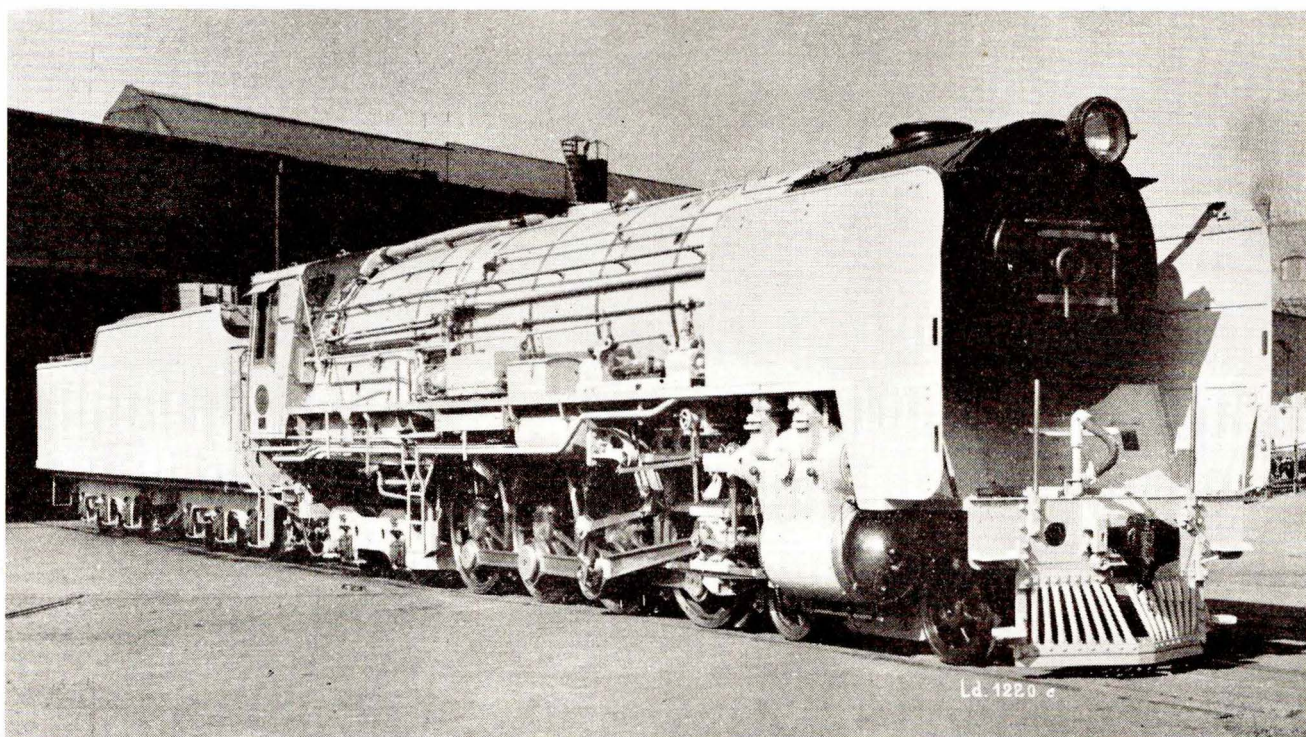
Ser man på fordelingstallene for den første og den sidste del af 22-årsperioden, tager billedet sig ganske anderledes ud.

Vi må imidlertid her nøjes med at konstatere, hvor mange 2D2-lokomotiver, der blev bygget eller bestiltes i de enkelte 5-årsperioder. Det drejede sig om 315 fra 1925 (egentlig 1926) til 1929, 77 fra 1930 til 1934, 229 fra 1935 til 1939, 360 fra 1940 til 1944 og 58 i 1945—46. — Siden da er der ikke bygget ret mange, fordi der i det hele taget ikke er bygget mange damplokomotiver i U. S. A. til landets egne baner. Dog har i det mindste Reading Company, Chesapeake and Ohio Railway og Norfolk and Western Railway anskaffet 2D2-lokomotiver i perioden 1947—50. Det bliver dog ikke til store tal. — Det må derfor antages, at der reelt er bygget omkring 1000.

Hvor mange der er bevaret eller i



South Australias Statsbaners nyeste 2D2-lokomotivtype. — 1676 mm drivhjulsdiameter. — Lokomotiv.: 113 t.



South Africas Statsbaners ganske nye 2D2-lokomotivtype. — 1524 mm drivhjulsdiam. — Lokomotivv.: 121 t.

brug i indeværende år, er vanskeligt at gætte. En stor del af dem er utvivlsomt allerede ophugget, og andre er henstillet i reserve, fordi regeringen for nogen tid har forbudt ophugning af sværere lokomotiver, der skal henstå som krigsreserve. — Men der er ingen tvivl om, at antallet af 2D2-lokomotiver er gået stærkt tilbage som følge af konkurrencen med diesellokomotiverne. — Man kan måske beklage eller begræde det, for 2D2-maskinerne repræsenterede vel kulminationen m. h. t. udviklingen i Nordamerika af damplokomotiverne i deres klassiske form.

2D2-lokomotiverne er også indført i Mexico. Nationalbanerne har fået bygget en serie sådanne lokomotiver i U. S. A. kort efter krigen. De ligner ganske U. S. A.-maskinerne, men er meget lettere.

Også i Chile findes 2D2-lokomotiver, bygget før krigen i Tyskland.

I Brasilien findes flere typer 2D2-lokomotiver, i det mindste en, der er bygget i Nordamerika lige efter krigen, og en anden, der er bygget i Frankrig for ganske nylig. Det drejer sig om metersporslokomotiver.

I Europa er 2D2-typen først bygget i Tyskland i et par eksemplarer lige før krigen.

Lige efter krigen blev et fransk 2D1-lokomotiv ombygget til 2D2-kobling.

De franske Nationalbaners standardiseringsprogram for nye damplokomotiver omfatter fire typer, hvoraf en 2D2-maskine. Hidtil er der dog ikke bygget en eneste af disse maskiner selv som prototype. Det skyldes de franske baners omstilling til elektrisk drivkraft, altså konkurrence med elektrolokomotiverne. — Jvfr. forholdene i U. S. A., hvor 2D2-lokomotiverne udkonkurreres af diesellokomotiverne.

I Kina findes et antal 2D2-lokomotiver, bygget i England lige før krigen.

I Australien byggede South Australian Government Railways en serie svære 2D2-koblede godstogslokomotiver i 1930-erne. Under og efter krigen er der bygget en serie lette 2D2-koblede persontogslokomotiver.

Victorian Government Railways byggede en 2D2-maskine i 1941. Men så kom krigen; og prototypen blev ikke efterbygget.

New Zealand Government Railways besidder 2D2-lokomotiver i stort antal. — I modsætning til de tidligere omtalte 2D2-lokomotiver, der alle er normalsporede eller bredsporede, lige bortset fra de brasilianske metersporede, er de new-zea-

landske kapsporede, d. v. s. har 106,7 cm sporvidde.

Endelig er South African Railways, hvis linier ligeledes har kapsporvidde (deraf navnet), nu ved at indføre lokomotiver af 2D2-koblingstypen. Der er bestilt et stort antal sådanne lokomotiver i England og Tyskland. De første af dem er lige blevet færdige, men vil næppe være næt frem til Sydafrika, når denne artikel kommer ud.

2D2-lokomotiverne er altså indført eller vil snart være det i ikke mindre end 12 lande, spredt ud over hele kloden i alle seks verdensdele.

Trods konkurrencen med diesellokomotiverne og elektrolokomotiverne bygges de stadig. De har utvivlsomt endnu en stor fremtid for sig og er i hvert fald på ingen måde museumsgenstande, selvom mange måske bliver henstillet i U. S. A. og Canada. De vil komme til at køre på mange jernbaner i mange lande gennem mange år fremefter, — formodentlig lige så længe, som man kører med damp og bruger det klassiske og dog endnu højmoderne og ydedygtige Stephenson-lokomotiv, fordi 2D2-koblingstypen nu engang repræsenterer dette i sin fremmeligste udviklingsform.

Ad »Fugleflugtlinien« med 1D2—2C2—2B1 eller —?

Under forskellige overskrifter er der i »Dansk Lokomotiv Tidende« 1953, nr. 2, s. 17, nr. 3, s. 29, nr. 4, s. 41, og nr. 6, s. 65, optaget nogle artikler, hvoraf den første behandler spørgsmålet om, hvorvidt en jernbanerejse mellem København og Hamborg ad »Fugleflugtlinien« kan tilbagelægges på 5 timer, medens de øvrige artikler behandler spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt at gøre en sådan rejse på mindre end 5 timer. Den førstnævnte artikel omhandler resultaterne af en tilnærmet beregning af, hvilke hastigheder det vil være muligt at opnå ved benyttelse af forskelligartet trækraft for et hurtigtog bestående af 10 fireakslede vogne (9 personvogne og 1 rejsegodsvogn rummende 480 passagerer) med en samlet vægt af 400 t (eksklusive loko), medens den sidste artikel omhandler forskellige nyere lokomotivtyper, der kunne tænkes anvendt på »Fugleflugtlinien« til fremførelse af tog af en ikke nærmere angivet størrelse. Af damplokomotiver er særlig omtalt typer med en hjulanordning 1-D-2 og 2-C-2, men også en type med hjulanordning 2-B-1.

Skønt emnet måske kunne synes at være ud-tømt og kun har rent akademisk interesse, bl. a. fordi det — som det også fremgår af den første artikel — er mest nærliggende at forestille sig, at der på dansk side vil blive tale om at anvende dieselelektriske lokomotiver eller dieselelektriske motorvogne, turde det måske alligevel ikke være helt uden interesse at foretage en sammenligning mellem trækkeevnen for lokomotiv med hjulanordning 1-D-2 som vist i »Dansk Lokomotiv Tidende« 1953, nr. 2, s. 19, og trækkeevnen for et lige så stort lokomotiv med hjulanordning 2-C-2, vist nedenfor også i form af et »studieudkast« (fig. 1).

Tidligere foretagne beregninger udviste, at den firekoblede maskine giver den korteste køretid, men hvilken type, der — hvis spørgsmålet forelå —

måtte foretrækkes, er naturligvis ikke dermed afgjort. Til nærmere belysning af forholdet mellem de to typers trækkeevne er i fig 2 vist vej-tidlinier henholdsvis for nævnte 1-D-2 loko med 400 t vognlast og nævnte 2-C-2 loko ligeledes med 400 t vognlast henholdsvis på vandret bane og på stigninger af 5 ‰. Det ses heraf, at den firekoblede maskine efter 8 minutters forløb fra start vil have tilbagelagt godt 12 km på vandret bane og knapt 10 km på en stigning af 5 ‰. Den trekoblede maskine vil i samme tidsrum have tilbagelagt henholdsvis ca. 11,5 og 9 km, en forskel 0,5—1,0 km, hvad der selvfølgelig ikke spiller nogen rolle, hvis det drejer sig om at tilbagelægge 100—150 km uden stop. Men drejer det sig om at fremføre hyppigt standsende tog, er den firekoblede maskine dog sikkert at foretrække. Hertil vil man måske bemærke, at den trekoblede maskine kunne forsynes med booster og derved med hensyn til trækkeevne bringes på højde med den firekoblede maskine, men det er en komplikation, der medfører, at den firekoblede maskine vistnok må foretrækkes.

Det behøver sikkert ikke nærmere påvisning, at en maskine med hjulanordning 2-B-1 slet ikke med hensyn til trækkeevne står på højde med de for nævnte maskiner. Når en sådan, som anført i en af artiklerne, alligevel er tænkt anvendt som trækraft for tog ad »Fugleflugtlinien« og det til tog af mindre størrelse end den her supponerede, er begrundelsen særlig den, at sådanne mindre tog kan sættes om bord på og tages i land fra færgerne uden at skulle deles og samles, hvorved opholdet i havn kan afkortes fra 20—30 minutter til 10—15 minutter, og køretiden nedbringes.

Det er derfor ikke uden interesse at undersøge, om lokomotiver med hjulanordning 2-B-1 og med vægt og dimensioner omtrent som det i en af for nævnte artikler omhandlede belgiske lokomotiv er

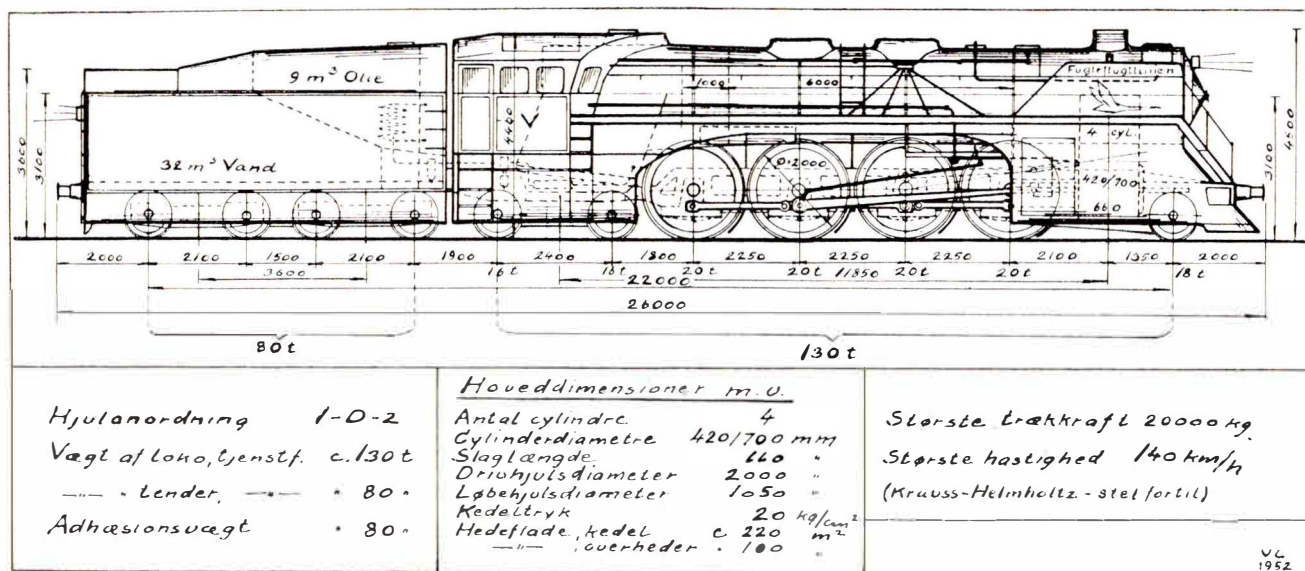


Fig. 1.

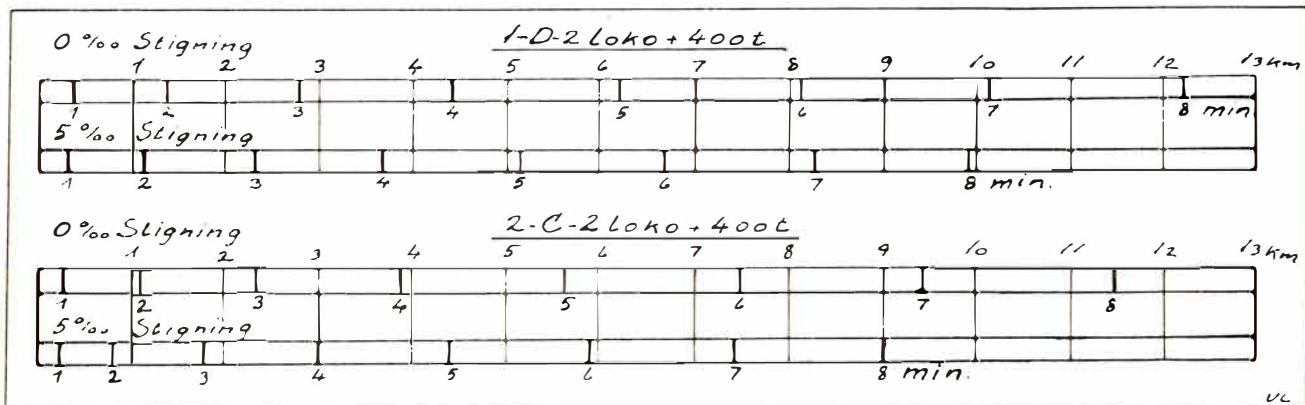


Fig. 2.

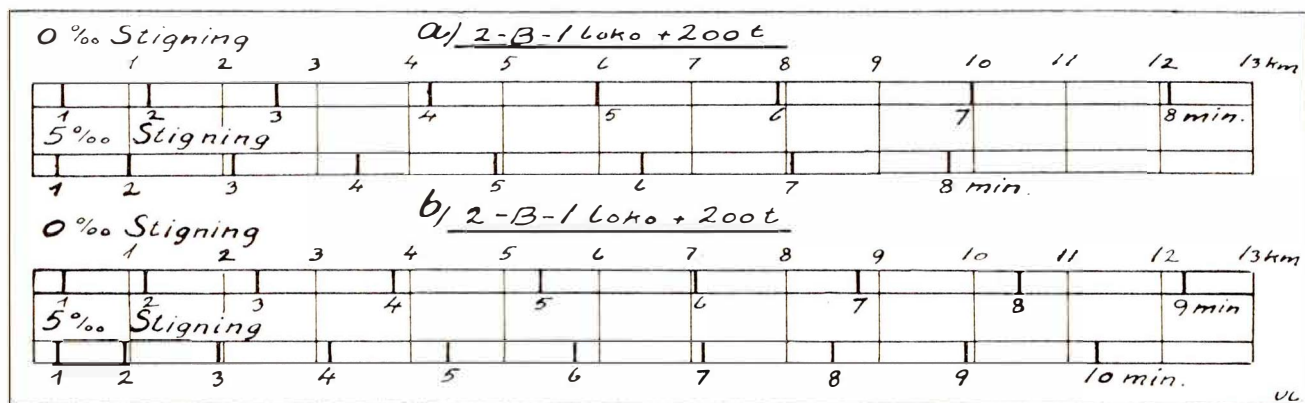


Fig. 3.

i stand til at fremføre et hurtigtog bestående af 5 fireakslede vogne af en samlet vægt på 200 t med en hastighed, der gør det muligt at opnå en rejsetid for rejser mellem København og Hamborg på mindre end 5 timer. Foretagne beregninger fører til de resultater, som fremgår af de i fig. 3 viste med a) betegnede vej-tid-linier. Det ses, at den tokoblede maskine er i stand til at accelerere omtrent lige så godt som den firekoblede. Den kan på vandret bane såvel som på stigninger opnå samme hastighed som den firekoblede maskine, og det må derfor antages, at den kan fremføre et tog på strækningen København—Rødbyhavn (184 km) på ca. 115 minutter uden stop i Nykøbing. Strækningen Puttgården—Lybæk—Hamborg (147 km) vil formentlig kunne tilbagelægges på 95 minutter, alt naturligvis under den forudsætning, at en maksimumshastighed af 135 km/h kan tillades og en gennemsnitshastighed af 96 km/h kan opnås. Med en overfartstid af 50 minutter og ophold i færgehavnene af ialt 25 minutter og en rejsetid på 285 minutter eller 4¾ time.

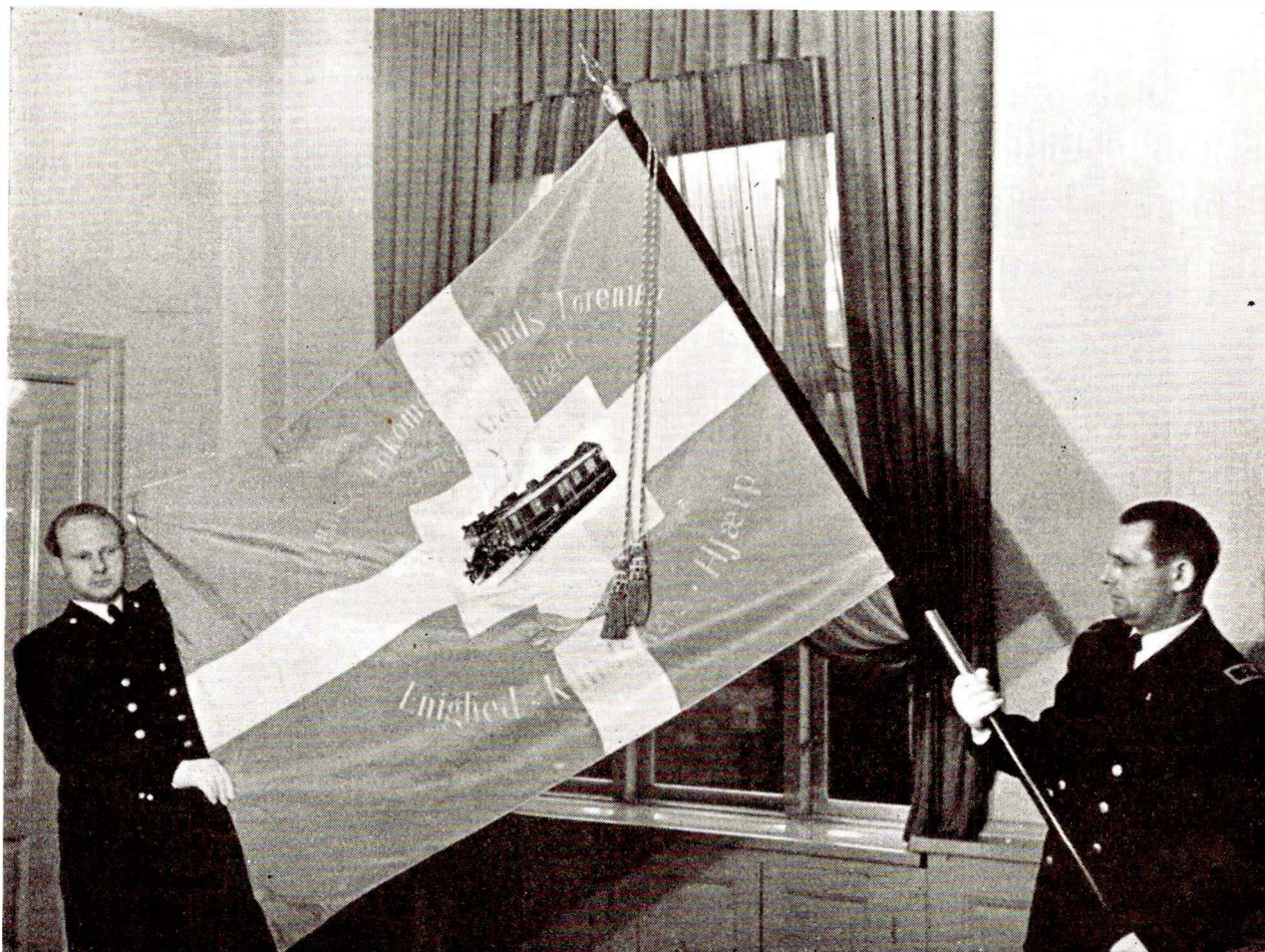
Med lokomotiver af den sidstnævnte type og størrelse må det således anses for muligt at opnå en rejsetid på mindre end 5 timer for en rejse mellem København og Hamborg. Om det er hensigtsmæssigt at fremføre så relativ små damp tog — bestående af 5 vogne rummende kun 200—250 passagerer — er imidlertid temmelig tvivlsomt; motor-tog vil formentlig være mere økonomiske. Forud-

sætningen var da også, at de omhandlede belgiske lokomotiver kunne erhverves billigt, men herom foreligger jo intet, og selv om det var tilfældet, måtte et køb formentlig frarådes på grund af, at de ikke er så alsidigt anvendelige som et moderne damplokomotiv bør være.

Hertil kommer så, at de — endnu eksisterende — danske damplokomotiver af litra P må anses for egnet til at fremføre et hurtigtog af nævnte mindre størrelse og kapacitet med en hastighed, der muliggør, at strækningen København—Rødbyhavn uden stop kan tilbagelægges på ikke ret meget over 2 timer. Af en beregning fremgår, at et lokomotiv med hjulanordning som P-maskinerne samt vægt og dimensioner omtrent som disse kan fremføre et mindre hurtigtog med en hastighed af 110 km/h på vandret bane og en hastighed af 87 km/h på stigninger på 5 ‰. Vej-tid-linier for et sådant tog er vist i fig. 3 og er betegnet med b). Det ses, at sidstnævnte tokoblede maskine efter 8 minutters forløb fra start har tilbagelagt en strækning af 10,5 km på vandret bane og 8,5 km på stigninger på 5 ‰; det er således kun ca. 1,5 km bag den meget større tokoblede maskine.

Anskaffelsen af tokoblede damplokomotiver må derfor frarådes — men det er vist forresten overflødigt! Om der i det hele taget er grund til at anskaffe damplokomotiver — selv ved et lejligheds-køb — kan iøvrigt diskuteres.

V. L.



Faneindvielse

Blandt de mange faner, der vejede i kongressalen, var også den yngste indenfor vor forening. Den tilhører lokomotivmændene i Odense, Faaborg og Svendborg, og blev indviet torsdag den 14. maj.

Det var en stor dag for de fynske kolleger. På mindre end fire år er det ved fælles hjælp lykkedes dem at nå frem til målet. Efter De sydfynske Baners overgang til statsdrift meldte der sig mange problemer, som måtte løses, men uanset hvilken bane man tidligere havde tilhørt, var alle parat til at tage fat under den fælles parole om opbygning af godt kammeratskab i det fremtidige organisationsarbejde. Foruden behandling af de tjenstlige og tekniske problemer tog man tillige fat på oplysningsarbejde, der inden længe udviklede sig til en omfangsrig institution. Man knyttedes på denne måde tættere sammen, og tanken om en fane blev mere og mere aktuel.

Et udvalg til at løse opgaven blev nedsat med lokomotivførerafdelingens formand, J. V. B. Christiansen, som formand. Midlerne blev fremskaffet ved frivillig støtte fra medlemmerne, og udvalget bestemte sig for en dobbelt silkedugsfane med Dannebrog på begge sider. Fanemotivet gav anledning til mange og lange overvejelser. Man ønskede et billede med angivelse af begge driftsformer og som fortalte om udviklingen i det år, fanen blev indstiftet. Opgaven er løst på en meget smuk og

karakteristisk måde. En E-maskine og en Mo-vogn danner det håndbroderede motiv, med dampmaskinen i baggrunden, men lidt længere fremme end motorvognen, der ganske vist er det sidste skud på stammen og i stærk udvikling, men som endnu ikke har overhalet den gamle damphest.

Fanefesten afholdtes i Fyns Forsamlingshus. Så mange af afdelingens medlemmer, det havde været muligt at skaffe tjenestefrihed, var med deres damer mødt frem for at deltage i festen. Det var derfor en repræsentativ forsamling, unge og gamle mellem hinanden, festudvalgets formand, lokomotivfører Henry Johnsen, kunne byde velkommen efter indmarchen til tonerne fra Lokomotivmændenes March.

Forud for indvielsen redegjorde J. V. B. Christiansen for fanens tilblivelse og sluttede sin tale med en hjertelig tak til kammeraterne for deres offervilje og det gode sammenhold.

Indvielsen fandt sted over vort motto: Enighed — Kundskab — Hjælp. Foreningens formand slog det første søm i for Enighed, lokomotivførernes formand, J. V. B. Christiansen, det andet for Kundskab, og formanden for lokomotivfyrbøderne, K. E. Jørgensen, det tredje søm for Hjælp. Fanen blev herefter overdraget til fanebærerne, lokomotivfører K. E. Lundemann og lokomotivfyrbøder Holger Rasmussen, der ses på ovenstående billede.



Tak

En hjertelig tak til alle medansatte for udvist deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører M. V. Jensens bisættelse og begravelse.

Tak til æresvagten og for fanernes tilstedeværelse.

Susette Jensen.

Lands-lagkagefest

Under besættelsen animerede de urolige forhold personalet til et snævrere sammenhold, og på denne måde udvikledes der på mange depoter et godt kammeratskab. I Brande gav dette sig bl. a. udslag i, at der blev startet en kammeratskabsklub under navnet »Lagkageforeningen.«

Ved en festlig frokost hos »Frank A.« i Odense den 12. maj 1953 samledes fhv. Brande-kolleger, repræsenterende de fleste af Danmarks større maskindepoter for at genopfriske gamle minder. Det blev et helt igennem vellykket arrangement, hvor der var rig lejlighed til at genopfriske gamle minder fra de »fem forbandede år«. — Det blev under festen vedtaget at gentage arrangementet hvert andet år den tredje tirsdag i april, og vi opfordrer derfor allerede nu de lokomotivførere, der var tjenstgørende ved Bb. mdt. i årene omkring 1943—44 til at reservere den tredje tirsdag i april 1955 og garanterer for, at man her kommer til at deltage i en kammeratskabsfest af sjældne dimensioner.

N—m.

25 års jubilæum

Den 1. juli kan lokomotivfører *M. Petersen*, Fredericia, fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Jubilaren begyndte som aspirant i Aarhus i 1925 og blev udnævnt til lokomotivfyrbøder i Herning den 1. juli 1930, hvor han forblev indtil 1936, hvorefter han kom til Fredericia, hvor han har været siden, bortset fra en enkelt afbrydelse ved lokomotivførerforfremmelsen.

I de mange år jubilaren har været her i Fredericia, har han ved sit rolige og vindende væsen vundet sig mange venner blandt kolleger og medansatte.

Fredericia lokomotivførerafdeling bringer dig i dagens anledning vor hjerteligste lykønskning, i habet om fortsat godt samarbejde, og med ønsket om held og lykke i fremtiden.

R.

Byttelejlighed

En 2-vær. lejlighed i Fredericia (mdl. leje kr. 44) ønskes byttet med 2 eller 3 vær. i København el. Valby.

Louis Nielsen, Riddergade 17, Fredericia.



Afsked.

Lokomotivførerne:

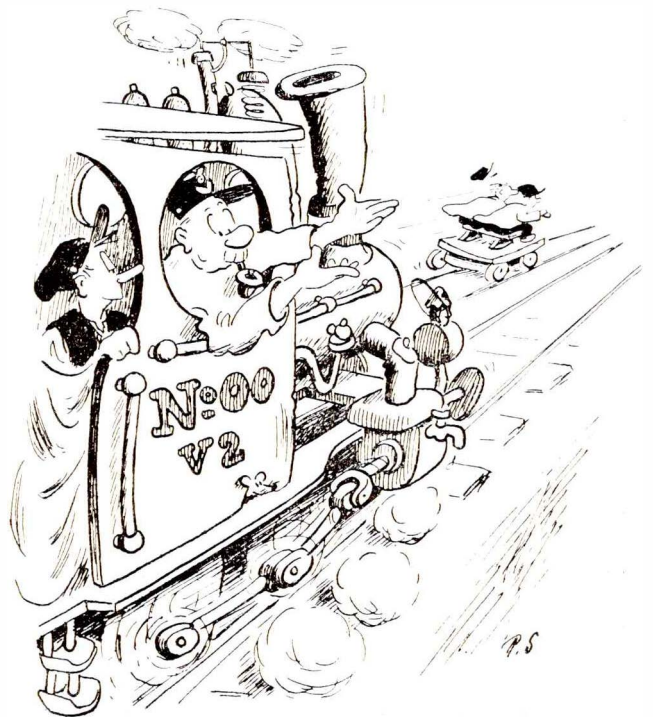
- C. A. Olsen (Havnø), Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (13-8-53).
- H. C. Guldager, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (13-8-53).

Ordensdekoration.

- Lokomotivfører H. J. F. Andersen. Esbjerg, r. af Dbg. (13-5-53).

Ferie- og Rekreativshjemmet

Foreningens Ferie- og Rekreativshjem kan melde alt optaget. Sæsonen tegner glædeligt, idet der i år har været vældig efterspørgsel om ferieophold, og det har desværre været nødvendigt at give afslag på mange ansøgninger. Indtil 10. august vil det ikke være muligt at efterkomme flere anmodninger om ophold, idet alt er fuldt optaget. Efter dette tidspunkt vil det endnu være muligt at komme derned, og da sommeren synes at tegne godt, vejrligt set, vil der være al mulig grund til at benytte feriehjemmet, med dets ideelle beliggenhed i pragtfulde omgivelser og med dets gode betjening, til et ferieophold.



— *Ja, vi kan altså ikke klare dem Olsen, men sikke osse en modvind vi har!*

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia

Leverandør til
Brugsforeningen

Banegaardens Restaurant, Fredericia

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Reisende
Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

✶ STRUER . Tlf. 119

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 15 58 og 15 59

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L P PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

Specialitet:

Fødselsdagskringle

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigt Viltoft

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjem.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havelliser,
Flagstangsfødder m. m.

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETTEN

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER

Esbjerg

Telf. 118-828

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusvej . Roskilde . Tlf. 146

Ved Fremstillingen er anvendt



Carlsberg

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

En historisk beskrivelse af trækraften
indenfor Danske Statsbaners nuværende
område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.